



Regeringskansliet  
Miljö- och energidepartementet  
103 33 Stockholm

Stockholm 2016-03-14

Ref: M2016/00374/R

### **Remissyttrande angående förslag till förordning om elbusspremie**

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Regering och riksdag beslöt enligt budgetpropositionen (Prop. 2015/16:1) införandet av en elbusspremie för att gynna introduktionen av eldrivna bussar.

*"För att främja introduktionen på marknaden för eldrivna bussar inför regeringen en elbusspremie. Eldrivna bussar har stor potential att minska utsläppen av såväl klimatutsläpp, luftföroreningar som av buller. Dessa underlättar en förtätning av bostäder i storstäder samt frigör biodrivmedel till lastbilar och andra tunga fordon som är svårare att elektrificera. Regeringen avser utarbeta en ny förordning för att möjliggöra detta." (Prop. 2015/16:1)*

För detta ändamål tillförs 50 miljoner kronor 2016 och 100 miljoner kronor per år 2017–2019. Med detta förslag till förordning regleras fördelningen av de nya medlen.

Sveriges Bussföretag har under ett antal år drivit denna fråga med att stimulera introduktionen av elektrifiering av busstrafiken genom införande av en elbusspremie. Vi ser därför mycket positivt på regeringens förslag till att införa en elbusspremie, enär elbussar har en stor potential att bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålen begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö med en minskning av luftföroreningar och buller.

#### **Alternativt förslag**

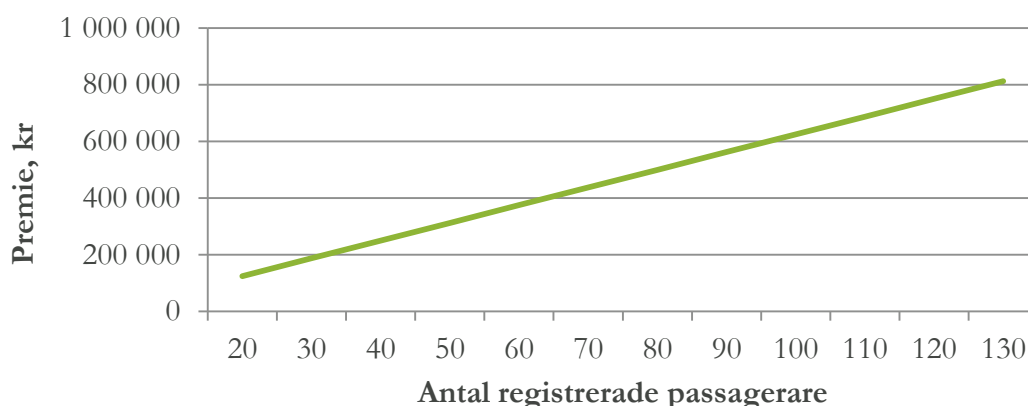
Under regeringskansliets process med utarbetande av förordningen har Sveriges Bussföretag bidragit med idéer och förslag till utformning av regelverk för en elbusspremie. I en särskild skrivelse "Förslag till utformning av elbusspremie" 29 oktober 2015 presenterades ett första utkast. Utgångspunkten för oss har varit att utarbeta ett enkelt system att administrera för såväl myndigheter som köpare, liknande ett system som supermiljöbilspremien. Ett regelverk som verkligen stimulerar bussföretagen att satsa på en elektrifiering av fordonsflottan under denna begränsade tidsperiod. Förslaget innebär följande villkor för en elbusspremie:

1. Stöd till elektriska bussar som laddas via elnätet där eldriften skall vara mer än 50 procent av körsträckan.





2. Tunga bussar för kapacitetsstark trafik på minst 5 ton totalvikt (M3 fordon) och därutöver samt minst 20 passagerare.
3. Elbussar som ska användas i yrkesmässig kollektivtrafik.
4. Juridiska personer, som bussoperatörer och upphandlande myndighet, kan ansöka om elbusspremie. Den som leasar fordonet är inte berättigad till premien, utan premien betalas ut till leasinggivaren.
5. Det är Transportstyrelsen som beslutar om utbetalning efter ett liknande förfarande som gäller för supermiljöbilpremie.
6. Elbusspremiens storlek sätts i relation till antalet passagerare. Ju fler passagerare desto högre elbusspremie utgår. Se nedanstående förslag (diagram).



7. Elbusspremie utgår exempelvis för en 12 meters buss på 500 000 kronor och till maximalt 800 000 kronor för längre bussar. Det innebär att under perioden 2016-2019 med sammanlagt 350 miljoner kronor kan mellan 500 – 1 000 elbussar erhålla denna premie.

## Ansökan om elbusspremie § 9

Sveriges Bussföretag har föreslagit att alla juridiska personer, såväl privat och kommunalt bussföretag som upphandlande myndighet, vilka bedriver yrkesmässig kollektivtrafik kan erhålla elbusspremie. Emellertid föreslås enligt förordningsförslaget att premien riktas enbart till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKM, eller kommunen, och inte till det privata eller kommunala trafikföretaget, dvs. operatörerna som äger (eller leasar) fordonen, bedriver busstrafiken och som har för avsikt att köpa en elbuss. Motiven som anges för detta är emellertid mycket svåra att förstå.

Det verkar som om huvudmotivet för denna regelkonstruktion är att till varje pris undvika EU:s regelverk om statsstöd och därigenom undgå en administrativ process mellan EU-kommissionen och regeringskansliet.

Vår uppfattning är att oavsett om en anmälan sker till EU-kommissionen eller om premien utformas i enlighet med EU:s allmänna gruppundantagsförordning (GBER) så är detta fullt realistiskt och hanterbart alternativ såväl juridiskt som administrativt. En elbusspremie syftar ju till att ”höja nivån på miljöskyddet”, se exempelvis supermiljöbilspremien, och innebär att utsläppen av växthusgaser från busstrafiken reduceras avsevärt, även om emissionsvärden för koldioxid inte finns för tunga bussar samlade.



Det är ett häpnadsväckande och till synes icke fullt genomtänkt påstående om att trafikbolagens upphandlade verksamhet är ”subventionerad” av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Men det är inte trafikbolagen som subventioneras utan resenärernas resor. Med samma logik innebär det sålunda att all offentlig upphandling ses som en subvention till det vinnande företaget och därmed som ett otillåtet statsstöd. Utifrån denna felaktiga utgångspunkt ses elbusspremien av departementet som en fråga om överkompensation. Detta synsätt bestrider vi.

Det är högst anmärkningsvärt att elbusspremien endast subventionerar upphandlad linjetrafik. Därigenom utestängs kommersiella aktörer för att ta del av denna premie, trots att även denna trafik har klimat- och miljöfördelar med att elektrifieras. Denna utformning av förordningen är direkt diskriminerande mot icke-upphandlad kommersiell kollektivtrafik. Vi har oerhört svårt att se varför departementet intagit denna ställning. Det är värt att notera att intresset hos kommersiella aktörer för att elektrifiera busstrafiken är stort, eftersom elbussen skapar en ökad attraktivitet och stärker buss- och kollektivtrafikens varumärke.

Ett motiv uppges vara att av miljöskäl särskilt gynna linjetrafiken och inte beställningstrafiken. Men beställningstrafiken trafikerar även tätbyggda områden och det finns linjetrafik som inte är upphandlad, som exempelvis flygbussarna och expressbusstrafik, som trafikerar stadsmiljöer. Eftersom klimat- och miljönyttan av elektrifiering ökar med körsträckan vore antalet körda mil för linjer ett viktigare kriterium för klimat- och miljönyttan än kravet på upphandlad linjetrafik.

Påståendet att ”elbussar anses vara riskfyllda att äga och därför är det vanligt att operatörerna inte vill äga bussarna själva” är högst förvånande. Bussföretagen äger idag moderna bussar och har tidigare satsat på ny teknik (biogasbussar, trådbussar, hybridbussar etc.). Varför skulle bussföretagen nu helt plötsligt inte vilja äga (eller leasa) trådbussar, elbussar och laddhybrider? Tvärtom är elbussars driftsäkerhet högre än fossil drivna fordon, då elmotorer har väsentligen färre rörliga delar. Driftkostnaderna genom elektricitet är också lägre, vilket torde snarare vara en fördel för trafikföretagen. Dessutom finns redan idag flera fullelektriska bussar i ägo hos landets bussföretag och körs i upphandlad regional och lokal trafik.

En risk med nya elbussar (batteribussar och laddhybrider) handlar om hållbarheten med batterier och deras kapacitet. Men detta problem kan lösas och har lösts genom särskilda garantier och avtal med fordonsleverantörer. Inte heller detta utgör ett sakligt argument för att enbart RKM ska få ansöka om elbusspremie.

Det är operatörerna som idag köper in, beställer fordon utifrån de upphandlingskrav som ställs, kör bussar i trafik och bedriver service och underhåll på bussarna. RKM har idag generellt sett inte den kompetens som krävs för att upphandla nya bussar. Förordningens krav innebär således att RKM måste upphandla sådan särskild kompetens för inköp av elbussar eller förlita sig på operatörens sakkunskap. RKM blir därigenom en ytterligare instans i inköpsprocessen av fordon till ett trafikavtal.

Ett ytterligare motiv till att rikta premien enbart till RKM eller kommun är ”risken” för missbruk av systemet genom att efter företaget mottagit premien ”omedelbart exporterar bussarna utomlands”. Bortsett från att formuleringarna tyder på att regeringen och/eller regeringskansliets tjänstemän hyser ett bristande förtroende för privata och kommunala bussbolag kan risken för ett sådant missbruk omhändertas genom ett enkelt och lättförståeligt regelverk. Exempelvis genom att trafikbolag med trafiktillstånd och som bedriver yrkesmässig busstrafik kan bli återbetalningsskyldig, att utbetala premien i delposter under ett par år eller att ställa krav på att elbuss är registrerad i vägtrafikregistret under ett antal år. Dessa exempel föreslogs även i ett utkast från departementet den 16 oktober 2015.

Ett annat skäl som framförts under processen är behovet av infrastrukturinvesteringar, i främst ladd stationer. Självklart inskaffar en operatör inte ett elfordon utan att ha först löst problemet med laddning av elbussar. Men dessa investeringar kräver alltid ett samarbete med

kommunen eller Trafikverket, som är ansvarig väghållare. Med stadsmiljöavtalet och Klimatklivet finns möjligheter till finansiering av sådan infrastruktur. Vidare är det framtida behovet av laddstationer beroende av utveckling av batteritekniken och förmodligen kommer laddning vid ändstationer och depåer vara tillräcklig för driften av elbussar. Se exempelvis linjenätet för elbussarna i Eskilstuna och Ängelholm.

### **Endast i avtal trafik som ingåtts efter den 31 december 2015 § 5**

Förslaget om att en elbusspremie endast avser elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal om allmän trafik som ingåtts efter den 31 december 2015 anser vi är en högst olycklig och kontraproduktiv konstruktion. Eftersom det fram till 2020 är få upphandlingar som genomförs i större tätorter är risken stor att möjligheten att utnyttja elbusspremien blir synnerligen begränsad.

Under denna tidsperiod (2016-2019) är aktuella upphandlingar i de tre storstäderna relativt få. I Stor-Stockholm, SLL, är det Vallentuna, Upplands-Väsby, Sigtuna och Ekerö med ungefär 400 bussar utav dessa är det emellertid mycket få klass I bussar. I Malmö handlar det om upphandling av ungefär 100 bussar under denna tidsperiod. I Västra Götaland mellan 50-70 bussar i stadstrafik.

I övriga landet är det främst Örebro (120 bussar) och Kalmar (400 bussar), vilka har genomfört stora investeringar i biogas och lär sannolikt fortsätta satsa på gasbussar. Jämtland (90 bussar), främst landsbygdstrafik Norrbottens stombusslinjer (60 bussar) landsbygdstrafik,

Detta villkor (§ 5) innebär troligtvis att introduktionen av elbussar kommer att gå långsammare än vad som eljest hade varit möjligt med en bättre utformning av regelverken.

Ett syfte med elbusspremien är att testa och utvärdera ny teknik för operatörer och beställare. Under befintlig avtalsperiodkan således elbussar testas, som exempelvis linje 73 i Stockholm. Detta underlag kan sedan lägga till grund för kravställning i avtal och anbud vid upphandlingar. Det är inte ovanligt med tilläggsbeställningar i befintliga avtal. Med kravet på att endast omfatta nya upphandlingar begränsas således ytterligare möjligheterna till en snabb introduktion av elbussar i kollektivtrafiken. Detta villkor i § 5 strider således mot målsättningen i budgetpropositionen (se ovan).

### **Tekniska krav §§ 3 och 5**

Beträffande de föreslagna tekniska kraven på elbusspremien avseende elbuss och laddhybrid delar Sveriges Bussföretag den föreslagna definitionerna (§ 3 och § 5).

### **Elbusspremiens storlek § 7**

Vi har inget att erinra om förslaget att schablonbeloppets storlek bestäms av bussens maximala transportkapacitet och att bussar klassificerade i utsläppsklass E1 och trådbussar får en hel premie medan Laddhybrid får en halvpremie.

Stafflingen enligt § 7 p1-5 är väl balanserad, men vi anser att den nedre gränsen med mindre än 60 personer bör sänkas och förslagsvis bör gränsen sänkas till mellan 20-50 passagerare. En ytterligare punkt, p 6 bör införas med förslagsvis ett belopp på 200 000 kronor respektive 100 000 kronor för 30-60 passagerare. Syftet med gränsen på minst 60 passagerare är att gynna linjebussar i stadstrafik och även inhemsk bussproduktion. Men det är en begränsning som hämmar inköp av bussar som används i stadsmiljö.



**Sveriges Bussföretag**

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Med vänlig hälsning

*Sveriges Bussföretag*

Anna Grönlund, branschchef, vVD